

Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11) EP 0 819 843 A2

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(43) Veröffentlichungstag:
21.01.1998 Patentblatt 1998/04

(51) Int. Cl.⁶: F02M 37/00, F16K 17/04,
F16K 15/04

(21) Anmeldenummer: 97103836.9

(22) Anmeldetag: 07.03.1997

(84) Benannte Vertragsstaaten:
DE FR GB

(30) Priorität: 16.07.1996 DE 19628580

(71) Anmelder:
VDO Adolf Schindling AG
60326 Frankfurt/Main (DE)

(72) Erfinder: Eck, Karl
60489 Frankfurt (DE)

(74) Vertreter:
Klein, Thomas, Dipl.-Ing. (FH)
Sodener Strasse 9
65824 Schwalbach/Ts. (DE)

(54) Strömungsventil

(57) Ein Strömungsventil (8) für eine Kraftstoffversorgungsanlage ist in einer zu einer Brennkraftmaschine (1) führenden Versorgungsleitung (5) angeordnet und schließt in einer Grundstellung bei einem Start der Brennkraftmaschine (1) eine zu einer Saugstrahlpumpe (7) führende Zweigleitung (12). Hierzu hat das Strömungsventil (21) ein Schließglied (15), das von der Strömung des Kraftstoffs im wesentlichen quer zu der Strömungsrichtung verschiebbar ist.

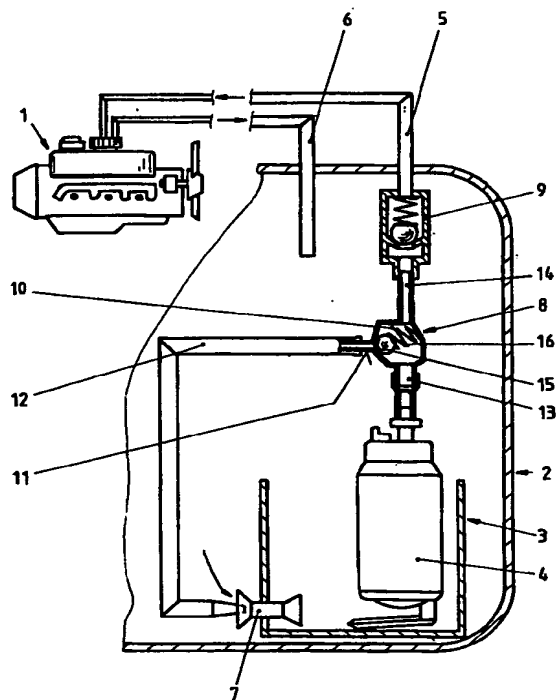


Fig.1

EP 0 819 843 A2

Beschreibung

Die Erfindung betrifft ein Strömungsventil für eine Kraftstoffversorgungsanlage, bei der eine in einem Kraftstoffbehälter angeordnete Kraftstoffördereinrichtung zum Fördern von Kraftstoff über eine Kraftstoffleitung zu einer Brennkraftmaschine vorgesehen ist, mit einem ein Teilstück der Kraftstoffleitung bildenden Hauptkanal, mit einem von dem Hauptkanal abgezweigten Anschlußstück für eine zu einer Saugstrahlpumpe führenden Zweigleitung und mit einem in dem Hauptkanal angeordneten, in Grundstellung einen Ventilsitz des Anschlusses verschließenden, zum Steuern der Zweigleitung vorgesehenen Schließglied, wobei zwischen dem Schließglied und einer Wandung des Hauptkanals ein als Drosselstelle für den zur Brennkraftmaschine strömenden Kraftstoff ausgebildeter Durchlaß angeordnet ist.

Solche Strömungsventile werden bei heutigen Kraftfahrzeugen in der Regel zum Steuern einer einen Schwalltopf befüllenden Saugstrahlpumpe eingesetzt und sind damit bekannt. Das Strömungsventil hat die Aufgabe, die Zweigleitung zur Saugstrahlpumpe beim Start der Brennkraftmaschine abzusperren, da die Kraftstoffördereinrichtung beim Start der Brennkraftmaschine häufig nur eine geringe Menge Kraftstoff fördert. Insbesondere fördert eine elektrisch versorgte Kraftstoffördereinrichtung beim Start besonders wenig Kraftstoff, da eine die Kraftstoffördereinrichtung versorgende Starterbatterie bei niedrigen Temperaturen eine besonders geringe Leistung hat. Durch das Strömungsventil soll vermieden werden, daß ein Teil der ohnehin geringen Menge des geförderten Kraftstoffs beim Start der Brennkraftmaschine für die Saugstrahlpumpe abgezweigt wird. Kurz nach einem Start der Brennkraftmaschine erzeugt ein Generator der Brennkraftmaschine in der Regel genügend Leistung, so daß das Strömungsventil öffnet und die Saugstrahlpumpe ebenfalls mit Kraftstoff versorgt wird.

Bei dem bekannten Strömungsventil ist das Schließglied mit einer Feder gegen den Ventilsitz vorgespannt und zum Öffnen in Strömungsrichtung hin ausgebildet. In dem Schließglied oder zwischen dem Schließglied und der Wandung des Hauptkanals sind ein oder mehrere als Drosselstellen ausgebildete Durchlässe für den Kraftstoff angeordnet. Die geringe Menge an Kraftstoff, die beim Start der Brennkraftmaschine von der Kraftstoffördereinrichtung gefördert wird, gelangt durch die Durchlässe zu der Brennkraftmaschine. Nach dem Start wird eine größere Menge Kraftstoff gefördert, wodurch sich vor und hinter dem Schließglied eine Druckdifferenz aufbaut und das Schließglied von dem Ventilsitz wegdrückt. Anschließend gelangt der von der Kraftstoffördereinrichtung geförderte Kraftstoff zu der Brennkraftmaschine und über die Zweigleitung zu der Saugstrahlpumpe.

Nachteilig bei dem bekannten Strömungsventil ist, daß das Schließglied in Strömungsrichtung des Kraft-

stoffs hin öffnend ausgebildet ist. Dies hat zur Folge, daß das Strömungsventil aufwendig gestaltet ist und sehr große Abmessungen erfordert. Die Abmessungen sind durch die vor und nach dem Schließglied von der Kraftstoffördereinrichtung zu erzeugende Druckdifferenz, oberhalb der das Strömungsventil öffnen soll, festgelegt. In dem Schließglied anzuordnende Durchlässe führen zu einer weiteren Vergrößerung der Abmessungen des Schließgliedes. Weiterhin muß der Hauptkanal in dem Bereich, in dem sich das Schließglied befindet, zur Umströmung mit Kraftstoff eine radiale Erweiterung aufweisen. Da das Schließglied der Strömung einen großen Widerstand entgegensetzt, muß diese radiale Erweiterung zudem besonders groß sein.

Der Erfindung liegt das Problem zugrunde, ein Strömungsventil der eingangs genannten Art so zu gestalten, daß es möglichst einfach zu fertigen ist und besonders kleine Abmessungen aufweist.

Dieses Problem wird erfindungsgemäß dadurch gelöst, daß das Schließglied und/oder der Hauptkanal ein Mittel zur Bewegung des Schließgliedes quer zur Strömungsrichtung aufweist.

Durch diese Gestaltung wird das Schließglied bei einem Start der Brennkraftmaschine quer zu der Strömungsrichtung bewegt und damit weitgehend aus der Strömung im Hauptkanal entfernt. Das Schließglied benötigt zum zuverlässigen Steuern der Zweigleitung keine Durchlässe, weshalb es besonders kleine Abmessungen hat und sehr einfach zu fertigen ist. Das Schließglied entfernt sich durch die Strömung umso weiter aus der Strömung, je stärker diese ist. Hierdurch wird der Hauptkanal von der Strömung weitgehend gerade durchströmt, so daß das Schließglied in der Offenstellung des Strömungsventils auf die Strömung im Hauptkanal nur eine unbedeutende Drosselung ausübt. Durch die geringe Drosselung der Strömung im Hauptkanal bei einer Offenstellung kann das Strömungsventil besonders geringe Abmessungen aufweisen.

Das Strömungsventil ist gemäß einer vorteilhaften Weiterbildung der Erfindung besonders einfach aufgebaut, wenn der Ventilsitz in einer parallel zur Strömungsrichtung des Kraftstoffs ausgerichteten Wandung des Hauptkanals angeordnet ist. Dieser einfache Aufbau vereinfacht beispielsweise eine Fertigung des Strömungsventils im Spritzgießverfahren.

Die Bewegung des Schließgliedes läßt sich gemäß einer anderen vorteilhaften Weiterbildung der Erfindung besonders einfach erzeugen, wenn das Mittel zur Bewegung des Schließgliedes ein zwischen der Wandung des Hauptkanals und der dem Ventilsitz abgewandten Seite des Schließgliedes angeordneter Spalt ist. Bei einer Durchströmung des Spaltes mit Kraftstoff entsteht in dem Spalt ein dynamischer Unterdruck, der das Schließglied zunächst von dem Ventilsitz abhebt. Anschließend wird das Schließglied von dem Kraftstoff aus der Strömung gedrückt.

Auf das Schließglied wirkt gemäß einer anderen vorteilhaften Weiterbildung der Erfindung eine mit einem Ansteigen der Strömungsgeschwindigkeit stärker werdende, quer zur Strömungsrichtung verlaufende Kraft, wenn das Schließglied als Mittel zu seiner Bewegung zumindest eine in einen seitlichen Bereich des Hauptkanals hineinragende, in Strömungsrichtung des Hauptkanals gesehen zu dem Ventilsitz hin verlaufende Strömungsleitschaukel hat.

Das Schließglied ist gemäß einer anderen vorteilhaften Weiterbildung der Erfindung besonders einfach zu fertigen, wenn es kugel- oder walzenförmig gestaltet ist. Weiterhin besitzt das Schließglied durch diese Gestaltung eine besonders strömungsgünstige Form, so daß es der Strömung in dem Hauptkanal einen besonders geringen Widerstand entgegensetzt.

Das Schließglied wird gemäß einer anderen vorteilhaften Weiterbildung der Erfindung zuverlässig in die oder aus der das Anschlußstück für die Zweigleitung versperrenden Stellung bewegt, wenn in dem Hauptkanal zumindest ein Führungselement für das Schließglied angeordnet ist.

Das Führungselement gestaltet sich gemäß einer anderen vorteilhaften Weiterbildung der Erfindung konstruktiv besonders einfach, wenn der Ventilsitz eine Schräge als Führungselement aufweist.

Ein Verkanten und damit ein Klemmen des Schließgliedes wird gemäß einer anderen vorteilhaften Weiterbildung der Erfindung zuverlässig verhindert, wenn in dem Hauptkanal im wesentlichen quer zur Strömungsrichtung verlaufende Rippen als Führungselemente angeordnet sind.

In der geöffneten Stellung des Strömungsventils ist es vorteilhaft, wenn der Kraftstoff den Hauptkanal möglichst verwirbelungsfrei durchströmt. Verwirbelungen, die beispielsweise durch ein Umströmen des Schließgliedes bei dem bekannten Strömungsventil hervorgerufen werden, können insbesondere bei höheren Temperaturen ein Ausgasen des Kraftstoffs begünstigen. Weiterhin erzeugen diese Verwirbelungen im Bereich des Schließgliedes einen Druckabfall, der durch eine besonders große Abmessungen des Hauptkanals ausgeglichen werden muß. Die Strömung des Kraftstoffs verläuft in dem Hauptkanal besonders verwirbelungsfrei, wenn das Strömungsventil eine Ausnahme zur Aufnahme des Schließgliedes in einer weitgehend außerhalb des Hauptkanals angeordneten Position hat. Durch diese Gestaltung wird das Schließglied durch die Strömung des Kraftstoffs aus der Grundstellung von dem Ventilsitz weggedrückt und gleichzeitig aus der Strömung des Kraftstoffs im Hauptkanal entfernt.

Das Schließglied könnte beispielsweise mit einer Feder in die Grundstellung vorgespannt sein. Diese Gestaltung hat jedoch den Nachteil, daß die auf das Schließglied ausgeübte Federkraft mit zunehmender Entfernung des Schließgliedes von dem Ventilsitz zunimmt. Da die der Feder entgegenwirkende Kraft von

der Strömung des Kraftstoffs aufgebracht werden muß, wird die Strömung in dem Hauptkanal ständig stark gedrosselt. Das Schließglied wird in der Grundstellung zuverlässig auf dem Ventilsitz gehalten und benötigt eine besonders geringe Kraft zum Halten in der von dem Ventilsitz entfernten Stellung, wenn das Schließglied und der Ventilsitz oder ein an den Ventilsitz angrenzender Bereich zum Halten des Schließgliedes auf dem Ventilsitz jeweils magnetische Elemente aufweisen. Diese Anordnung der magnetischen Elemente hat den Vorteil, daß die auf das Schließglied ausgeübte Kraft mit zunehmender Entfernung des Schließgliedes von dem Ventilsitz abnimmt, wodurch eine besonders geringe Kraft zum Halten des Stellgliedes in der von dem Ventilsitz entfernten Stellung erforderlich ist.

Separat anzuordnende Bauteile zum Halten des Schließgliedes in der Grundstellung, wie beispielsweise die Feder oder magnetische Elemente, werden gemäß einer anderen vorteilhaften Weiterbildung der Erfindung nicht benötigt, wenn das Schließglied eine geringere spezifische Dichte als der Kraftstoff hat und wenn der Ventilsitz oberhalb des Schließgliedes angeordnet ist. Das Schließglied wird damit in Grundstellung wie ein Schwimmer gegen den Ventilsitz gedrückt. Durch die Einsparung eines Bauteils wird eine weitere Vereinfachung des Strömungsventils erreicht, so daß sich dessen Fertigungskosten weiter verringern.

Das Schließglied liegt in Grundstellung gemäß einer anderen vorteilhaften Weiterbildung der Erfindung zuverlässig auf dem Ventilsitz auf, wenn das Schließglied eine höhere spezifische Dichte als der Kraftstoff hat und wenn der Ventilsitz unterhalb des Schließgliedes angeordnet ist.

Die Erfindung läßt zahlreiche Ausführungsformen zu. Zur weiteren Verdeutlichung ihres Grundprinzips sind mehrere davon in der Zeichnung dargestellt und werden nachfolgend beschrieben. Diese zeigt in

- Fig.1 eine Kraftstoffversorgungsanlage mit einem erfindungsgemäßen Strömungsventil,
- Fig.2 das Strömungsventil aus Fig. 1 in einer Grundstellung,
- Fig.3 das Strömungsventil aus Fig.1 in einer geöffneten Stellung,
- Fig.4 - 6 weitere Ausführungsformen des erfindungsgemäßen Strömungsventils.

Die Figur 1 zeigt eine Kraftstoffversorgungsanlage zur Versorgung einer Brennkraftmaschine 1 mit Kraftstoff aus einem Kraftstoffbehälter 2. Der Kraftstoffbehälter 2 weist einen Schwalltopf 3 auf, in dem eine Kraftstofffördeereinrichtung 4 angeordnet ist. Von der Kraftstofffördeereinrichtung 4 führt eine Versorgungsleitung 5 zu der Brennkraftmaschine 1. Eine zur Rückfüh-

rung zuviel geförderten Kraftstoffs vorgesehene Rücklaufleitung 6 führt von der Brennkraftmaschine 1 zu dem Schwalltopf 3. Der Schwalltopf 3 wird über eine in seinem unteren Bereich angeordnete Saugstrahlpumpe 7 mit Kraftstoff aus dem Kraftstoffbehälter 2 gefüllt. In der Versorgungsleitung 5 sind ein Strömungsventil 8 und ein Rückschlagventil 9 angeordnet. Das Strömungsventil 8 hat einen ein Teilstück der Versorgungsleitung 5 bildenden Hauptkanal 10 und ein Anschlußstück 11, an dem eine zu der Saugstrahlpumpe 7 führende Zweigleitung 12 angeschlossen ist. Das Strömungsventil 8 dient dazu, während eines Startens der Brennkraftmaschine 1 ein Überströmen des Kraftstoffs zu der Saugstrahlpumpe 7 zu verhindern.

Der Aufbau und die Funktion des Strömungsventils 8 aus Figur 1 ist besonders deutlich in den Figuren 2 und 3 zu erkennen. Zur Verdeutlichung der Funktion des Strömungsventils 8 ist die Strömung des Kraftstoffs mit Pfeilen gekennzeichnet. Der Hauptkanal 10 führt von einem Einlaß 13 zu einem Auslaß 14 des Strömungsventils 8. Das Anschlußstück 11 mündet seitlich in den Hauptkanal 10 und ist von einem kugelförmigen Schließglied 15 versperrbar. Das Schließglied 15 ist von einer Feder 16 in eine in Figur 2 eingezeichnete Grundstellung vorgespannt und von der Strömung im Hauptkanal entlang einer Schräge 17 in eine in Figur 3 eingezeichnete Offenstellung verschiebbar.

In der in Figur 2 eingezeichneten Grundstellung des Strömungsventils 8 aus Figur 1 ist das Schließglied 15 von der Feder 16 gegen einen Ventilsitz 18 des Anschlußstücks 11 vorgespannt. In dieser Stellung hat der Hauptkanal 10 zwischen einer Wandung und dem Schließglied 15 einen Spalt 19 als Drosselstelle. Dieser Spalt 19 ist auf der dem Ventilsitz 18 abgewandten Seite des Schließgliedes 15 angeordnet. Bei einer Strömung von Kraftstoff im Hauptkanal 10 entsteht in dem Spalt 19 ein dynamischer Unterdruck, der auf das Schließglied 15 eine von dem Ventilsitz 18 weggerichtete Kraft ausübt. Oberhalb einer vorgesehenen Strömungsgeschwindigkeit wird diese Kraft so groß, daß das Schließglied 15 senkrecht von dem Ventilsitz 18 und damit quer zur Strömungsrichtung angehoben wird. Anschließend wird das Schließglied 15 von der Strömung entlang der Schräge 17 in die Offenstellung gedrückt.

Das Schließglied befindet sich bei der in Figur 3 dargestellten Offenstellung in einer die Strömung im Hauptkanal 10 nicht behindernden Ausnehmung 20. Hierdurch werden von dem Schließglied 15 nur unwesentliche Verwirbelungen des Kraftstoffs in dem Hauptkanal 10 erzeugt. Bei einem Abschalten der in Figur 1 dargestellten Kraftstoffördereinrichtung 4 wird das Schließglied 15 von der Feder 16 wieder in die in Figur 2 dargestellte Grundstellung zurückbewegt.

Bei einer in Figur 4 dargestellten Ausführungsform eines Strömungsventils 21 ist eine Ausnehmung 22 für das Schließglied 15 in der dem Ventilsitz 18 gegenüberliegenden Wandung des Hauptkanals 10 eingearbeitet.

Die Feder 16 ist schräg im Hauptkanal 10 angeordnet und drückt das Schließglied 15 in der eingezeichneten Grundstellung des Strömungsventils 21 auf den Ventilsitz 18. Wie bei der in den Figuren 2 und 3 dargestellten Ausführungsform des Strömungsventils 8 ist der Spalt 19 auf der dem Ventilsitz 18 abgewandten Seite des Schließgliedes 15 angeordnet. Eine in dem Hauptkanal 10 längs in Strömungsrichtung ausgerichtete Nase 23 verhindert ein Verschließen des Einlasses 13 des Strömungsventils 21.

Die Figur 5 zeigt ein Strömungsventil 24 in einer Grundstellung, bei dem der Ventilsitz 18 im Anschlußstück 11 eine trichterförmige Schräge 25 zur Aufnahme des Schließgliedes 15 hat. Die Schräge 25 ist von einer Rippe 26 bis zur gegenüberliegenden Wandung des Hauptkanals 10 verlängert. Diese Schräge 25 und die Rippe 26 dienen zur Führung des Schließgliedes 15 im wesentlichen quer zur Strömungsrichtung im Hauptkanal 10.

Bei einer in Figur 6 dargestellten Ausführungsform eines Strömungsventils 27 hat das Schließglied 15 in einem seitlichen Bereich eine Strömungsleitschaukel 28. Diese Strömungsleitschaukel 28 ist in Strömungsrichtung im Hauptkanal 10 gesehen zu dem Ventilsitz 18 hin verlaufend gestaltet. In der eingezeichneten Grundstellung des Strömungsventils 27 hat der Hauptkanal 10 nahe des Ventilsitzes 18 einen Durchlaß 29 für den Kraftstoff. Der Ventilsitz 18 und das Schließglied 15 haben jeweils magnetische Elemente 30, 31, mit denen das Schließglied 15 in der Grundstellung gehalten wird. Eine Strömung des Kraftstoffs durch den Durchlaß 29 erzeugt auf das Schließglied 15 eine von dem Ventilsitz 18 weggerichtete Kraft. Oberhalb einer vorgesehenen Strömungsgeschwindigkeit übersteigt die von der Strömung auf das Schließglied 15 ausgeübte Kraft die magnetischen Haltekräfte. Das Schließglied 15 wird anschließend quer zu der Strömungsrichtung in eine außerhalb der Strömung befindliche Ausnehmung 32 bewegt. Zur Führung hat die Ausnehmung 22 eine Führungsnut 33 und das Schließglied 15 eine in die Führungsnut 33 eingreifende Nase 34. Die Ausnehmung 32 hat zur Entlüftung eine Entlüftungsbohrung 35. Nach einem Abschalten der in Figur 1 dargestellten Kraftstoffördereinrichtung 4 wird das Schließglied 15 von den magnetischen Kräften der magnetischen Elemente 30, 31 wieder in die Grundstellung auf den Ventilsitz 18 bewegt. Zur Unterstützung dieser Bewegung kann das Schließglied 15 zusätzlich eine höhere Dichte als der Kraftstoff aufweisen und der Ventilsitz 18 unterhalb des Schließgliedes 15 angeordnet sein.

Patentansprüche

1. Strömungsventil für eine Kraftstoffversorgungsanlage, bei der eine in einem Kraftstoffbehälter angeordnete Kraftstoffördereinrichtung zum Fördern von Kraftstoff über eine Kraftstoffleitung zu einer Brennkraftmaschine vorgesehen ist, mit einem ein Teil-

stück der Kraftstoffleitung bildenden Hauptkanal, mit einem von dem Hauptkanal abgezweigten Anschlußstück für eine zu einer Saugstrahlpumpe führenden Zweigleitung und mit einem in dem Hauptkanal angeordneten, in Grundstellung einen Ventilsitz des Anschlusses verschließenden, zum Steuern der Zweigleitung vorgesehenen Schließglied, wobei zwischen dem Schließglied und einer Wandung des Hauptkanals ein als Drosselstelle für den zur Brennkraftmaschine strömenden Kraftstoff ausgebildeter Durchlaß angeordnet ist, **dadurch gekennzeichnet**, daß das Schließglied (15) und/oder der Hauptkanal (10) ein Mittel (Spalt 19, Strömungsleitschaukel 28) zur Bewegung des Schließgliedes (15) quer zur Strömungsrichtung aufweist.

2. Strömungsventil nach Anspruch 1, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Ventilsitz (18) in einer parallel zur Strömungsrichtung des Kraftstoffs ausgerichteten Wandung des Hauptkanals (10) angeordnet ist.
3. Strömungsventil nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet**, daß das Mittel zur Bewegung des Schließgliedes (15) ein zwischen der Wandung des Hauptkanals (10) und der dem Ventilsitz (18) abgewandten Seite des Schließgliedes (15) angeordneter Spalt (19) ist.
4. Strömungsventil nach Anspruch 1 oder 2, **dadurch gekennzeichnet**, daß das Schließglied (15) als Mittel zu seiner Bewegung zumindest eine in einen seitlichen Bereich des Hauptkanals (10) hineinragende, in Strömungsrichtung des Hauptkanals (10) gesehen zu dem Ventilsitz (18) hin verlaufende Strömungsleitschaukel (28) hat.
5. Strömungsventil nach zumindest einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, daß das Schließglied (15) kugel- oder walzenförmig gestaltet ist
6. Strömungsventil nach zumindest einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, daß in dem Hauptkanal (10) ein Führungselement (Schräge 17, 25, Rippe 26) für das Schließglied (15) angeordnet ist.
7. Strömungsventil nach Anspruch 6, **dadurch gekennzeichnet**, daß der Ventilsitz (18) eine Schräge (17, 25) als Führungselement aufweist.
8. Strömungsventil nach Anspruch 6, **dadurch gekennzeichnet**, daß in dem Hauptkanal (10) im wesentlichen quer zur Strömungsrichtung verlaufende Rippen (26) als Führungselemente angeordnet sind.

9. Strömungsventil nach zumindest einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, daß es eine Ausnehmung (20, 22, 32) zur Aufnahme des Schließgliedes (15) in einer weitgehend außerhalb des Hauptkanals (10) angeordneten Position hat.
10. Strömungsventil nach zumindest einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, daß das Schließglied (15) und der Ventilsitz (18) oder ein an den Ventilsitz (18) angrenzender Bereich zum Haltern des Schließgliedes (15) auf dem Ventilsitz (18) jeweils magnetische Elemente (30, 31) aufweisen.
11. Strömungsventil nach zumindest einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, daß das Schließglied (15) eine geringere spezifische Dichte als der Kraftstoff hat und daß der Ventilsitz (18) oberhalb des Schließgliedes (15) angeordnet ist.
12. Strömungsventil nach zumindest einem der vorhergehenden Ansprüche, **dadurch gekennzeichnet**, daß das Schließglied (15) eine höhere spezifische Dichte als der Kraftstoff hat und daß der Ventilsitz (18) unterhalb des Schließgliedes (15) angeordnet ist.

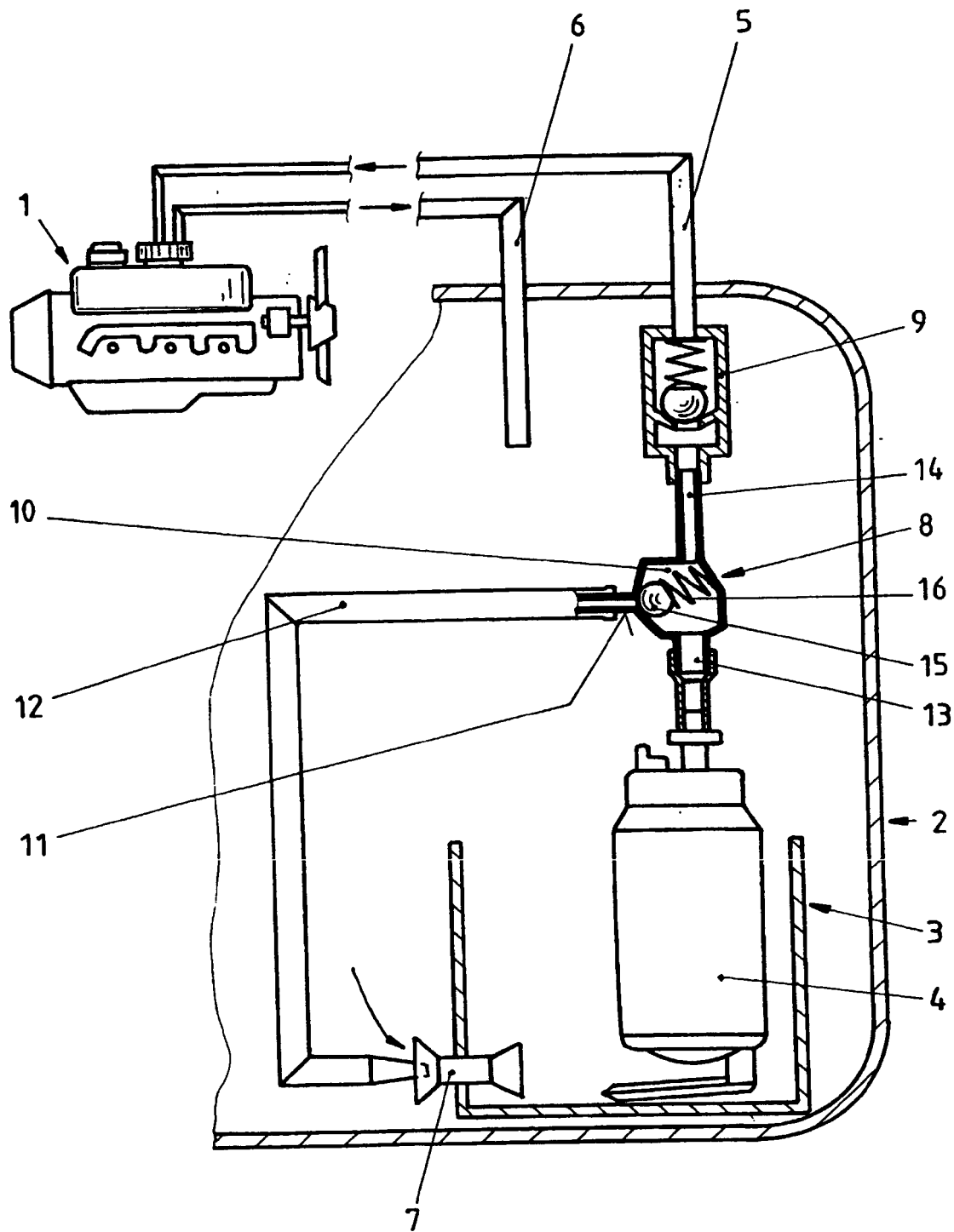


Fig.1

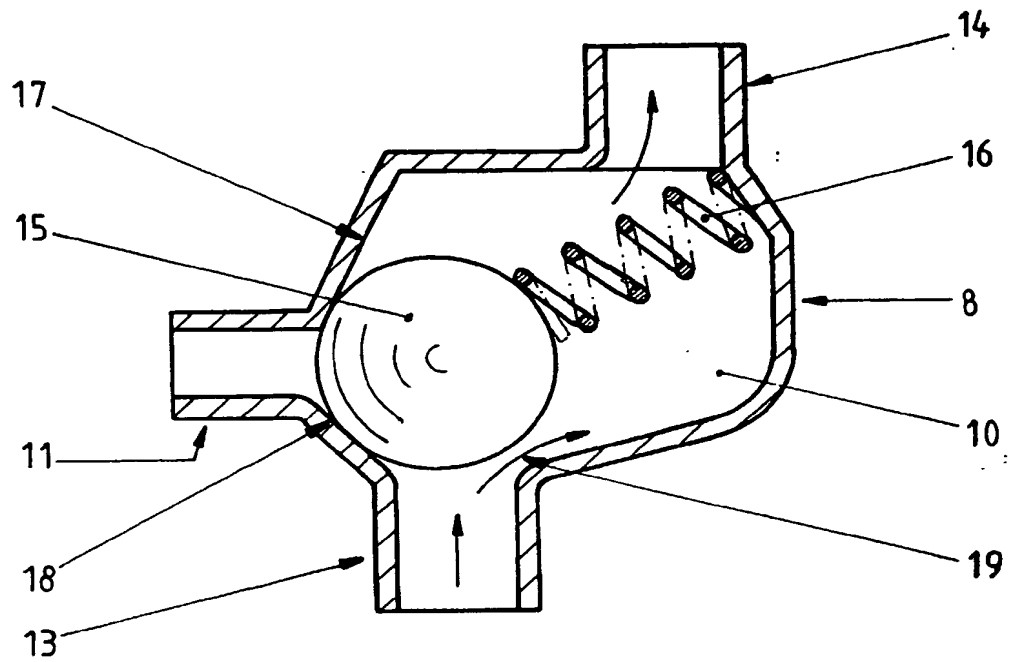


Fig. 2

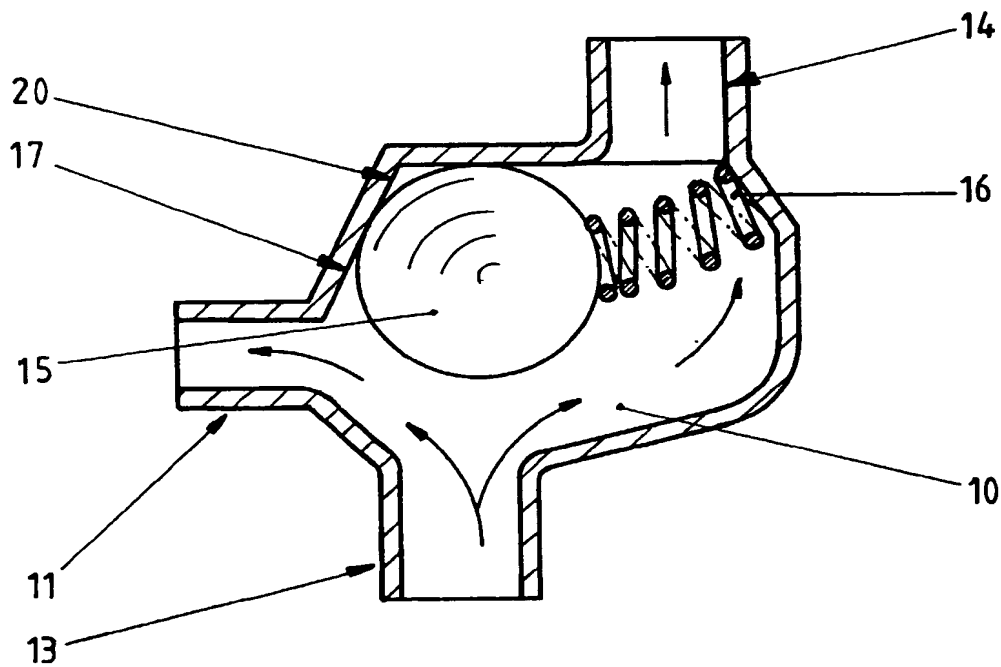


Fig. 3

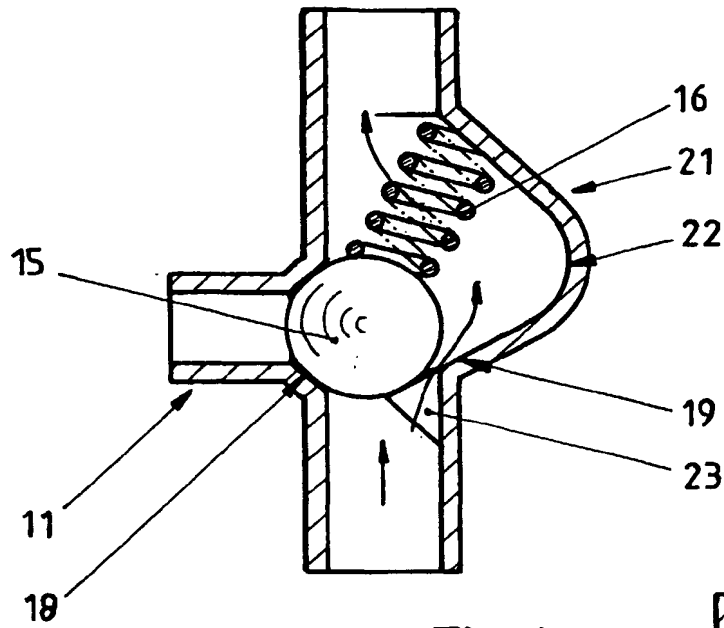


Fig. 4

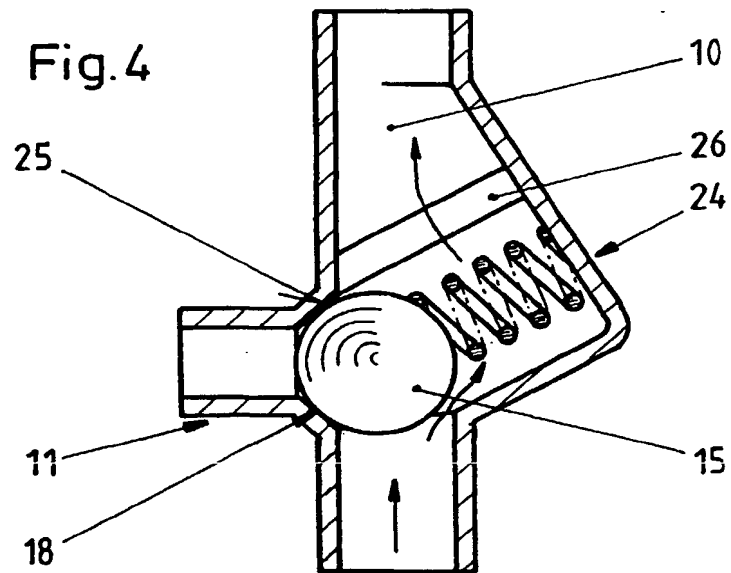


Fig. 5

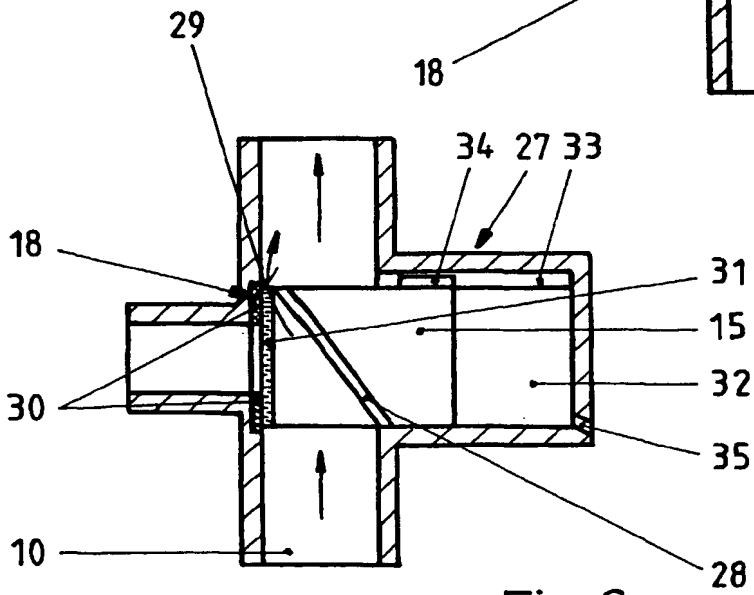


Fig. 6

(19)



Europäisches Patentamt

European Patent Office

Office européen des brevets



(11)

EP 0 819 843 A3

(12)

EUROPÄISCHE PATENTANMELDUNG

(88) Veröffentlichungstag A3:
27.05.1998 Patentblatt 1998/22

(51) Int. Cl.⁶: **F02M 37/00**, F16K 17/04,
F16K 15/04

(43) Veröffentlichungstag A2:
21.01.1998 Patentblatt 1998/04

(21) Anmeldenummer: 97103836.9

(22) Anmeldetag: 07.03.1997

(84) Benannte Vertragsstaaten:
DE FR GB

(30) Priorität: 16.07.1996 DE 19628580

(71) Anmelder:
VDO Adolf Schindling AG
60326 Frankfurt/Main (DE)

(72) Erfinder: Eck, Karl
60489 Frankfurt (DE)

(74) Vertreter:
Klein, Thomas, Dipl.-Ing.
Sodener Strasse 9
65824 Schwalbach/Ts. (DE)

(54) Strömungsventil

(57) Ein Strömungsventil (8) für eine Kraftstoffversorgungsanlage ist in einer zu einer Brennkraftmaschine (1) führenden Versorgungsleitung (5) angeordnet und schließt in einer Grundstellung bei einem Start der Brennkraftmaschine (1) eine zu einer Saugstrahlpumpe (7) führende Zweigleitung (12). Hierzu hat das Strömungsventil (21) ein Schließglied (15), das von der Strömung des Kraftstoffs im wesentlichen quer zu der Strömungsrichtung verschiebbar ist.

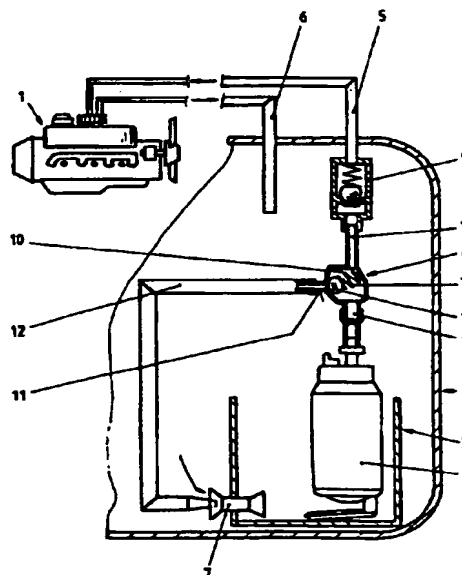


Fig. 1

EP 0 819 843 A3



Europäisches
Patentamt

EUROPÄISCHER RECHERCHENBERICHT

Nummer der Anmeldung
EP 97 10 3836

EINSCHLÄGIGE DOKUMENTE			
Kategorie	Kennzeichnung des Dokuments mit Angabe, soweit erforderlich, der maßgeblichen Teile	Betrifft Anspruch	KLASSIFIKATION DER ANMELDUNG (Int.Cl.6)
X	EP 0 678 664 A (MITSUBISHI ELECTRIC CORP) * Spalte 6, Zeile 32 - Zeile 58; Abbildungen 1,2 *	1-3	F02M37/00 F16K17/04 F16K15/04
A	DE 44 26 946 A (BOSCH GMBH ROBERT) * Anspruch 1; Abbildungen *	1	
A	US 5 289 810 A (BAUER OTTO ET AL) * Zusammenfassung; Abbildungen *	1	
A	DE 44 26 735 A (VDO SCHINDLING) * Anspruch 1; Abbildung 1 *	1	
Der vorliegende Recherchenbericht wurde für alle Patentansprüche erstellt			RECHERCHIERTE SACHGEBIETE (Int.Cl.6)
			F02M
Recherchenort DEN HAAG		Abschlußdatum der Recherche 3. April 1998	Prüfer Alconchel y Ungria, J
<p>KATEGORIE DER GENANNTEN DOKUMENTE</p> <p>X : von besonderer Bedeutung allein betrachtet Y : von besonderer Bedeutung in Verbindung mit einer anderen Veröffentlichung derselben Kategorie A : technologischer Hintergrund O : nichtschriftliche Offenbarung P : Zwischenliteratur</p> <p>T : der Erfindung zugrunde liegende Theorien oder Grundsätze E : älteres Patentdokument, das jedoch erst am oder nach dem Anmeldedatum veröffentlicht worden ist D : in der Anmeldung angeführtes Dokument L : aus anderen Gründen angeführtes Dokument & : Mitglied der gleichen Patentfamilie, übereinstimmendes Dokument</p>			

EPO FORM 1503 03 82 (P04C03)

BEST AVAILABLE COPY